PROJET D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT 1.03.1

INSTANCE RESPONSABLE
Service de l'aménagement du territoire

INSTANCE DE COORDINATION
Service de l'aménagement du territoire

AUTRES INSTANCES CONCERNÉES
Service des transports et de l'énergie
Service des ponts et chaussées
Office de l'environnement
Service des communes
Communes concernées

PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX

La politique fédérale des agglomérations exige des cantons et des communes une stratégie coordonnée en matière d'urbanisation, de transports et d'environnement. Le programme fédéral de cofinancement des projets d'agglomération, qui défend cette coordination entre les mesures d'aménagement du territoire et de gestion des déplacements, permet d'obtenir un soutien financier pour la mise en œuvre des projets d'infrastructures prévus.

Les agglomérations concernées par le programme fédéral sont celles définies par l'Office fédéral de la statistique (OFS) de 2000. Des communes situées hors du périmètre statistique peuvent faire partie du projet d'agglomération : dans ce cas les mesures sises sur leur territoire peuvent bénéficier du financement fédéral pour autant que ces mesures aient un impact déterminant sur le projet d'agglomération. L'agglomération de Delémont englobe les communes de Soyhières, Courroux, Vicques, Courrendlin, Rossemaison, Develier et bien sûr Delémont. Les communes de Courtételle, Châtillon, Rebeuvelier et Vellerat se sont associées au noyau de base. En novembre 2010, l'agglomération de Delémont compte ainsi 11 communes et 24'500 habitants.

Le fait d'être reconnue comme une des 50 agglomérations de Suisse donne une lisibilité nouvelle à Delémont, à sa région et au canton dans son ensemble. Ce statut doit donc être exploité, en termes d'image d'abord, pour « casser » cette perception récurrente de région essentiellement rurale et périphérique, puis pour se profiler dans le réseau des villes et agglomérations, et s'inscrire ainsi dans la politique fédérale qui se développe en faveur de celles-ci. A cet égard, le canton du Jura « entend se positionner, dans un contexte de vive concurrence territoriale où les villes jouent un rôle capital, pour capter les flux externes et tirer parti du dynamisme des régions urbaines voisines par le développement de complémentarités ». Il a mis en exergue, dans sa Conception directrice « Quel avenir pour notre territoire ? », le rôle particulier de Delémont, soit : « Par sa position sur les réseaux de transports routier et ferroviaire, Delémont constitue le point d'ancrage du canton du Jura au réseau des villes suisses. L'attractivité du canton du Jura doit s'appuyer sur la proximité de Delémont avec les grands centres urbains voisins ainsi que sur sa dynamique démographique et économique ».

La Confédération précise ses exigences quant aux contenus des projets d'agglomération sous la forme d'objectifs parmi lesquels le développement durable figure en priorité. Les objectifs spécifiques sont :
- acquérir une vision globale des problèmes de trafic et assurer une coordination et une liaison coordonnées des différents modes de transports ;
- garantir une mobilité coordonnée avec l'urbanisation ;
- améliorer la qualité du milieu bâti, canaliser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur, structurer et limiter l'extension spatiale des zones urbanisées ;

- promouvoir l'attractivité des sites d'implantation pour les activités économiques ;
- réduire les atteintes à l'environnement et la consommation d'énergie ;
- améliorer l'accessibilité du système de transport pour les personnes ayant des difficultés d'accès ;
- favoriser une formation de l'agglomération basée sur un processus participatif et de partenariat.

Les programmes de législature 2003-2006 et 2007-2010 expriment la volonté « de soutenir, respectivement d'encourager, la constitution d'une agglomération de Delémont ». Ainsi, dès 2003, une vingtaine de communes ont participé, sous la direction du Service de l'aménagement du territoire, à une étude portant sur le devenir de la région et sur ses besoins en termes d'urbanisation et de transports, en vue d'élaborer un Projet d'agglomération au sens du droit fédéral. Constatant qu'une agglomération qui fonctionne bien permet une meilleure intégration sociale, offre plus de compétitivité, préserve l'environnement et la santé et accroît la sécurité des habitants, les autorités des 11 communes de l'agglomération et le Gouvernement ont lancé l'étude d'un Projet d'agglomération de Delémont.
Le programme de législature 2011-2015 souhaite faire passer le canton du Jura au centre d'un espace géographique dynamique, des voies de communication performantes, d'un savoir-faire industriel de premier plan, des réseaux d'affinités, institutionnels et amicaux, et des projets particulièrement novateurs. Grâce à ce meilleur positionnement, le canton du Jura pourrait augmenter sensiblement le revenu cantonal et réduire le taux de chômage. De plus, il pourrait augmenter la croissance démographique, accueillir des familles de l'extérieur, rajeunir la population et freiner l'exode des jeunes. Afin de relever ces trois défis, l'agglomération de Delémont a un grand rôle à jouer dans le développement territorial du canton.

Plus concrètement, le document « Planification des investissements pour la période 2012-2016 – Décisions du Parlement » prévoit un montant de CHF 5'630'000 pour le financement des mesures du Projet d'agglomération. CHF 1'400'000 sont alloués au Service des transports et de l'énergie, CHF 4'230'000 au Service des ponts et chaussées.

Par ailleurs, le 4 mars 2005, les maires des communes concernées se sont organisés en une « Direction politique » pour débattre de l'avenir institutionnel de l'agglomération. C'est ainsi qu'est née l'idée de renforcer la collaboration intercommunale autour de la ville de Delémont. C'est au sein de ce groupe qu'un projet de modification de la législation cantonale sur les communes (RSJU 190.11) a été initié, présenté au Gouvernement et finalement accepté par le Parlement jurassien avec également une adaptation de la législation sur l'aménagement du territoire (RSJU 701.1). Ainsi, la constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont a été acceptée par scrutin populaire le 15 mars 2011, et formellement signée par les parties le 28 septembre 2011. L'étude du plan directeur régional d'aménagement du territoire est programmée dès 2012.

Un premier pas important dans la coopération a été franchi le 3 mai 2006 avec la signature par les communes et l'Etat d'une convention instituant la microrégion de Delémont qui va dès lors s'appeler « Agglomération de Delémont ». Durant trois années, le Projet d'agglomération« Vivre la ville à la campagne » s'est construit autour d'une Charte (adoptée le 11 décembre 2007 par le Gouvernement) et d'un Programme visant à investir plusieurs dizaines de millions de francs dans des infrastructures de transport et dans des aménagements urbains, et à réaliser un aménagement du territoire plus durable. Présenté et défendu à Berne durant l'année 2008, le Programme d'agglomération y a été bien accueilli, puisque le taux de cofinancement obtenu est de 40 %, soit le taux le plus élevé attribué aux 26 villes et agglomérations retenues.

L'Accord de prestations entre la Confédération, le Canton et l'Agglomération a été signé le 14 juillet 2011. Il ouvre la voie à la réalisation et au cofinancement des mesures d'infrastructures de première génération (2011-2014) pour un montant maximum de CHF 5.93 millions (prix d'octobre 2005, hors TVA et renchérissement). Les mesures d'aménagement (mesures URBA

1 à 16) sont mises en œuvre immédiatement, au fur et à mesure des révisions des plans d'aménagement local, ou sur injonction du Canton en cas de nécessité en ce qui concerne les communes. Les mesures qui concernent directement le Canton sont intégrées dans la présente fiche ou dans d'autres fiches (1.05 et 1.06 notamment).

Le Projet d'agglomération de deuxième génération (PA2) est engagé. Il entend apporter des réponses aux critiques émises par la Confédération et consolider les mesures d'aménagement et d'infrastructures (listes B et C). Sa mise en œuvre sera effectuée par le Plan directeur régional (art. 75 ss LCAT RSJU 701.1) qui lui succèdera.

CONCEPTION DIRECTRICE

Art. 2 : 1 Améliorer la qualité de la vie.
Art. 2 : 2 Aménager les conditions-cadres favorables au développement économique.
Art. 2 : 3 Favoriser le développement de chaque territoire en valorisant ses atouts spécifiques.
Art. 2 : 4 Veiller à une allocation efficiente des ressources.
Art. 3 : 8 Favoriser le développement de collaborations intercommunales par l'établissement de planifications microrégionales pour un aménagement concerté et rationnel de la zone à bâtir et pour une implantation adaptée des équipements et des services à la population communs.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

1 La délimitation spatiale du Projet d'agglomération considère le territoire des 11 communes signataires de la Convention et de la Charte. Etant donné que les relations fonctionnelles constituent le critère principal de la délimitation spatiale, celle-ci sera au besoin adaptée à l'évolution de la situation.

2 Le Projet d'agglomération de 2ème génération fait l'objet d'une démarche participative dont le résultat final lie les autorités communales et cantonales. Il est suivi d'un plan directeur régional en application des articles 75a et suivants LCAT.

3 Le Projet d'agglomération est pensé, en tant que perspective à interroger, pour accueillir une population de 35'000 habitants et les emplois et prestations à la population correspondants. Les mesures en relation avec l'affectation des zones seront conformes aux exigences de la fiche 1.05.

4 Les objectifs prioritaires de décembre 2007, conformément à la Charte d'agglomération (ch. 4 à 17) et au Programme d'agglomération (mesures 1 à 6), sont :
- renforcer l'offre d'équipements et de services et concentrer les infrastructures et lieux d'accueil supra-communal dans l'espace central, dans la mesure où une telle localisation répond aux exigences en termes d'accessibilité, de gestion et de site (ch. 4) (mesure 1) ;
- revitaliser les centres des localités comme lieux fédérateurs de la vie communale (ch. 5); les communes de l'agglomération et le Canton intègrent une politique de réhabilitation qualitative des espaces publics et de l'habitat (mesure 2) ;
- offrir un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels et d'activités et les équipements entre eux, et soutenir l'information et la sensibilisation de la population, des écoles et des entreprises en faveur des déplacements à pied et à vélo (ch. 6) ;

- assurer une desserte de qualité par les transports publics, en articulation avec le nœud ferroviaire et la gare routière de Delémont (ch. 7) ;
- s'engager, sous réserve de la compétence des offices fédéraux, afin de promouvoir la réalisation rapide du réseau des routes nationales en direction de Bâle, Bienne et Belfort et des accès aux pôles d'activités en tenant compte de l'objectif de modération de trafic dans les localités (ch. 8) ;
- promouvoir la mise en place de plans de mobilité par les collectivités ou les entreprises, avec le but de limiter l'usage de la voiture et de renforcer le report modal vers les transports publics et les mobilités douces (ch. 9) ;
- orienter le développement vers l'intérieur et concentrer l'urbanisation dans les zones bien desservies par les transports publics, ainsi que densifier en priorité les terrains situés à proximité des centres communaux; localiser les nouvelles zones à bâtir en tenant compte des équipements locaux et des arrêts des transports publics (ch. 10); en cas d'extension de l'urbanisation, prendre en considération en priorité les franges urbaines (mesure 3) ;
- soutenir le développement de l'emploi, en renforçant les pôles de compétences locaux et les synergies économiques avec Bâle; tenir compte, lors de l'implantation de nouvelles entreprises et de la relocalisation d'entreprises locales, des caractéristiques spécifiques des sites potentiels (ch. 11) par la concertation (mesure 4); en cas d'extension de l'urbanisation, prendre en considération en priorité les franges urbaines en vue de renforcer les zones d'activités existantes (mesure 4) ;
- veiller à une offre commerciale suffisante et diversifiée qui permet de limiter les déplacements en voiture, en distinguant les besoins quotidiens et périodiques (ch. 12); le commerce local est situé dans les centres de localités et les grands centres commerciaux dans le centre urbain de Delémont; les grands centres commerciaux non alimentaires ainsi que les grands équipements de loisirs peuvent prendre place en périphérie du centre s'ils sont bien desservis par les transports publics (TP), au minimum par le niveau 2 (mesure 5) ;
- se doter d'une offre de logements et de services spécialement adaptée aux besoins des personnes âgées (ch. 13) (mesure 3) ;
- valoriser le patrimoine naturel et le paysage comme cadre de vie quotidien et comme facteur d'attractivité extérieure et renforcer la qualité d'image et la valeur d'usage des espaces non bâtis et agricoles à proximité des zones urbanisées (ch. 14); maintenir des coupures vertes entre localités (mesure 6) ;
- protéger les milieux naturels, planifier leur mise en réseau et se concerter au sujet des mesures à prendre en relation avec la carte des dangers crues (ch. 15) (mesure 6) ;
- se profiler comme région modèle sur le plan des énergies renouvelables et de l'économie de l'énergie. Pour cela, elle vise l'obtention du label « Cité de l'énergie « pour l'ensemble de l'agglomération (ch. 16) ;
- collaborer pour augmenter l'efficacité et la qualité du service public par la gestion coordonnée des ressources (ch. 17).

5 Le Projet d'agglomération comporte un système de suivi.

MANDAT DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service de l'aménagement du territoire :
a) favorise la constitution de l'agglomération ;
b) collabore avec l'agglomération à l'élaboration des études de base et au Projet d'agglomération ;

c) assure la coordination avec les services et offices cantonaux ainsi qu'avec la Confédération qu'il informe régulièrement ;
d) propose les adaptations du plan directeur en parallèle à l'élaboration du Projet d'agglomération ;
e) soumet conjointement le Projet d'agglomération et les adaptations correspondantes du plan directeur à l'examen préalable de l'autorité fédérale et procède, le cas échéant, aux compléments et adaptations nécessaires. Il engage alors la procédure d'approbation du plan directeur au niveau cantonal. Il présente ensuite le Projet d'agglomération et les adaptations du plan directeur à la Confédération ;
f) prépare l'accord de prestations et les conventions de financement ;
g) s'assure que les communes réalisent les mesures d'infrastructure et d'urbanisation qui leur incombent.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes suivantes procèdent en temps opportun (cf. échéance) à la révision de leur plan d'aménagement local et prennent en considération notamment les mesures du Programme d'agglomération (mesures 7 à 16), soit :

a) Courrendlin (mesure 7, échéance 2012) :
- Améliorer les cheminements de la mobilité douce dans les zones d'habitation en direction des arrêts de TP.
- Confirmer l'indice d'utilisation du sol (IU) de 0.8 par plan spécial (PS) dans le secteur HAk.
- Fixer un IU minimal de 0.5 dans le secteur MA.
- Dans le secteur Pré Bourquenat, fixer un IU minimal de 0.5 en cas d'urbanisation.

b) Courroux (mesure 8, échéance 2011) :
- Améliorer les cheminements de la mobilité douce dans les zones d'habitation en direction des arrêts de TP.
- Améliorer les cheminements de la mobilité douce entre les arrêts de TP et la zone d'activités.
- Densifier les secteurs centraux par le biais d'un plan spécial (PS).
- En cas d'extension de l'urbanisation, urbaniser en priorité les secteurs Derrière l'Eglise et Derrière la Forge en garantissant un IU minimal de 0.45.
- En cas d'extensions ultérieures, se concentrer en priorité dans le secteur Derrière l'Eglise.

c) Soyhières (mesure 9, échéance 2012) :
- En cas d'urbanisation sur les parcelles 1077 et 1078, garantir une densité minimale de 0.45.

d) Châtillon (mesure10, échéance 2012) :
- L'extension de l'urbanisation prévue sur les parcelles 197 et suivantes devra garantir un accès aux TP identique à ceux existants, au besoin en déplaçant l'arrêt vers la chapelle.

e) Develier (mesure 11, échéance 2014) :
- La zone mixte au Sud, soumise à plan spécial (PS), doit confirmer une densité minimale de 0.6.
- Densifier le secteur central par le biais d'un plan spécial (PS).
- En cas d'extension de la zone d'activités, garantir un accès aux TP (niveau 2) dans la zone d'incidence de 300 m.

f) Courtételle (mesure 12, échéance indéterminée) :
- Améliorer les cheminements de la mobilité douce en direction de la gare CFF.

- Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction minimales.
- Lors de l'urbanisation des secteurs Nord en direction de Delémont, prévoir un arrêt de TP supplémentaire.

g) Rossemaison (mesure 13, échéance indéterminée) :
- Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction minimales.

h) Rebeuvelier (mesure 14, échéance 2014) :
- Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis.

i) Vicques (mesure 15, échéance indéterminée) :
- L'urbanisation périphérique doit être contenue et, en cas d'extension, il conviendra de remplir les vides dans le tissu largement bâti en tenant compte des qualités spatiales selon l'inventaire ISOS.
- Améliorer les cheminements de la mobilité douce en direction des arrêts de TP.
- Confirmer l'IU de 0.6 par plans spéciaux dans les secteurs Mad et Mae.
- En cas d'extension de la zone d'activités, garantir un accès aux TP dans la zone d'incidence de 300 m.

j) Delémont (mesure 16, échéance 2017) :

Delémont Nord :
- Valoriser les zones d'utilité publique des lieux suivants : rue Jolimont, Faubourg des Capucins et Place de l'Etang par des activités générant un fort trafic.
- Garantir un IU minimal dans les zones d'habitation libres de construction.
- Exploiter les résultats du concours Europan pour assurer une utilisation dense du secteur de Morépont (IU maximum : 1.3).
- Valoriser l'ensemble des friches urbaines pour des activités de commerce et d'habitat avec un IU élevé, en appliquant les dispositifs de planification du règlement communal.
- Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction réglementaires minimales.

Delémont Sud :
- Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction minimales, notamment dans la zone d'activités de la Communance.
- En cas d'extension de l'urbanisation, urbaniser en priorité les secteurs définis dans le plan directeur communal.
- Confirmer les IU minimaux dans les secteurs Logements du futur (0.55) et RDU (0.8).
- Etudier une desserte de TP de niveau 2 dans la zone d'activités Est (La Croisée) et garantir sa mise en place dans le cadre du futur plan directeur localisé « Sud des voies «.
- Assurer une densification des zones industrielles.

RÉFÉRENCES

Office fédéral du développement territorial (ODT) et Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) (2001), Politique des agglomérations de la Confédération. Rapport du Conseil fédéral, Berne.

Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT) (1996), Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse, Berne.

Nusbaumer D. (2003), Pour une politique cantonale des microrégions, Delémont: République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire.

Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT) (2001), Les agglomérations en Suisse vues sous l'angle de la coopération horizontale, Lausanne: Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL).

Gouvernement de la République et Canton du Jura (2001), Quel Avenir pour notre territoire? Message du Gouvernement au Parlement, Delémont.

Roland Ribi et Associés, Urbaplan (2004), Projet d'agglomération de Delémont: Rapport intermédiaire, Analyse et diagnostic, Genève.

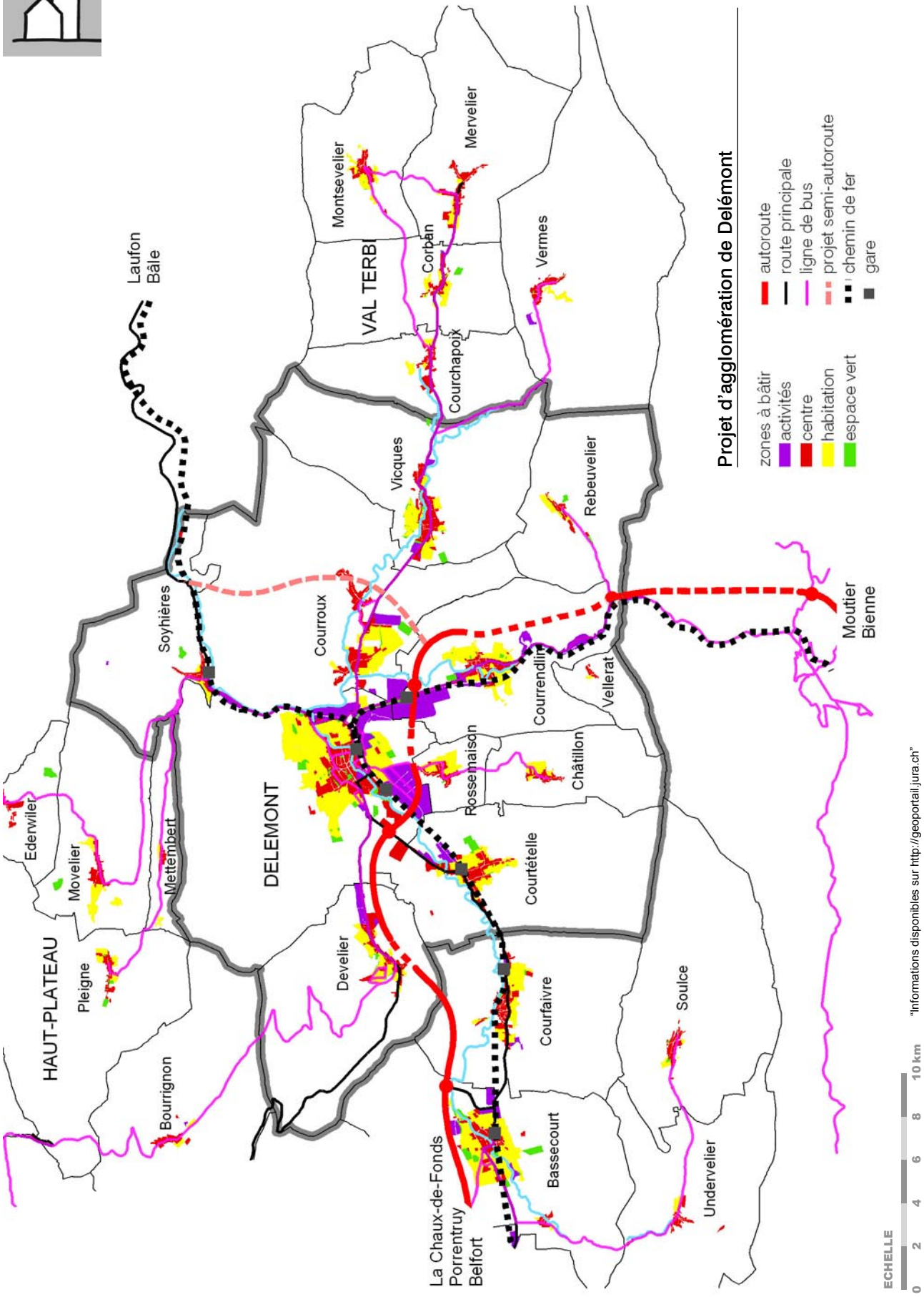
Office fédéral du développement territorial (ODT) (2004), Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire: critères d'appréciation. Manuel d'utilisation, Berne: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

(2006), Convention de la région «Projet d'agglomération de Delémont», Courtételle.

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2007), Directives pour l'examen et le cofinancement de projets d'agglomération, Berne.

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2010), Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème Génération, Berne.

République et Canton du Jura (2011), Le Jura au centre de l'action - Programme de législature 2011-2015, Delémont.


Projet d'agglomération de Delémont
zones à bâtir
activités
centre
habitation
espace vert
autoroute
route principale
ligne de bus
projet semi-autoroute
chemin de fer
gare
Laufon
Bâle
Montsevelier
Mervelier
VAL TERBI
Corban
Vermes
Courchapoix
Vicques
Rebeuvelier
Soyhières
Courroux
Courrendlin
Vellerat
Moutier
Bienne
Rossemaison
Châtillon
DELEMONT
Ederwiler
Movelier
Mettembert
Courtételle
HAUT-PLATEAU
Pleigne
Develier
Courfaivre
Soulce
Bourrignon
Bassecourt
Undervelier
La Chaux-de-Fonds
Porrentruy
Belfort
ECHELLE
0 2 4 6 8 10 km
"Informations disponibles sur http://geoportail.jura.ch"